Dziennik Urzędowy
MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 16. d. 1 czerwca 1921 r.

SPIS RZECZY:

46.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych z dn. 27/IV 1921 r. № R. 7250/20/21 w sprawie ściennych planów pociągów.

Załączone poniżej (pod pozycją 47) Rozporządzenie z dn. 27/IV 1921 r. № R. 7250/20/21 w sprawie wydawania i formy ściennych planów pociągów polecam z natychmiastową ważnością ściśle stosować i zachować największą oszczędność przy ustalaniu nakładu.

Zapotrzebowanie zgłoszone przez stacje, należy przeto poddać ścisłej rewizji co do ilości żądanych egzemplarzy, a zapotrzebowanie władz i urzędów ustalić w myśl rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 26 kwietnia r. b. L. 7095.

Zarządom kolei obcych i zagranicznych należy na życzenie przesyłać plany bezpłatnie, co winno być uwzględnione przy ustalaniu nakładu.

Do czasu rozporządzenia szczegółowego, polecam przesyłać do M. K. Z. 10 egzemplarzy pod adresem Wydziału 17. Przy wprowadzeniu znaczniejszych zmian w planie pociągów, należy do M. K. Z. przesyłać odnośne dodatki (nalepki) tylko dla 8 egzemplarzy i dwa egzemplarze poprawione; Ministerstwo Kolei Żelaznych zwróci natomiast Dyrekcji każdorazowo dwa egzemplarze.

Ze względu na obecne stosunki, polecam aż do odwołania umieszczać wzdłuż godzin w kolumnie pociągów, których uruchomienie z dniem 1 czerwca r. b. na razie nie jest pewne ze względu na tabor, następującą adnotację: „Aż do odwołania nieuruchomiony”.

Jeżeli który z pociągów uruchomionych z dniem 1 czerwca r. b. będzie przejściowo wstrzymany, należy kolumnę z planem tego pociągu przykryć prowizorycznie paskiem papieru, który łatwo z chwilą uruchomienia pociągu możnaby usunąć.

Ponadto należy w ściennym planie od 1 czerwca r. b. w działce wykazu wagonów restauracyjnych umieścić następującą uwagę:

1) Dostęp podróżnym do wagonu restauracyjnego dozwolony jest dopiero w 20 minut po wyjeździe pociągu ze stacji początkowej.

2) Podróżni z biletami 1-szej i 2-giej klasy mogą zajmować miejsca w wagonie restauracyjnym w czasie trwania serji tylko na czas trwania tej serji, na którą opiewa znaczek przedtem im wydany przez obsługę wagonu; podróżni bez znaczka mogą zająć miejsce dopiero po tych, którzy się w znaczki zaopatrzyli.

3) W czasie przed pierwszą a po ostatniej serji obiadów i kolacji mogą podróżni zajmować miejsca w wagonie restauracyjnym bez względu na porę i przebywać tam o ile korzystają z bufetu.

4) Każdy podróżny z biletem 3 klasy, napotkany w wagonie restauracyjnym będzie uważany za nieprawnie jadącego w wagonie 2-ej klasy i podlega w myśl postanowień taryfy osobowej opłacie karnej.

Minister:
(—) *Jasiński*

47.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych z dn. 27/IV 1921 r. № R. 7250/20/21 w sprawie wydawania i formy ściennych planów pociągów.

1. Dla użytku publiczności winna każda Dyrekcja wydawać przy zmianie planów jazdy pociągów ścienny plan, obejmujący wszystkie pociągi, przeznaczone do przewozu osób.

Plany te muszą się znajdować na każdej stacji i przystanku, wywieszone w odpowiedniem, dla publiczności łatwo dostępnem miejscu.

2. Tracące moc ścienne plany należy w przeddzień zmiany zastąpić mającemi obowiązywać, a mianowicie po odejściu ze stacji ostatniego pociągu osobowego, według starego planu.

3. Druk planu winien być ukończony w takim terminie, aby na 14 dni przed wejściem w życie, plan znajdował się u zawiadowców stacji, dyżurnych ruchu i w biurach informacyjnych. Obok kas osobowych należy umieścić w oczy wpadające ogłoszenie następującej treści: „Nowy plan pociągów osobowych, wchodzący w życie z dniem . . . . jest do przejrzenia u zawiadowcy stacji” (dyżurnego ruchu, w biurze informacyjnem). Ogłoszenie to należy z chwilą wywieszenia nowego planu usunąć.

4. O pojawieniu się nowych planów i możności przejrzenia ich na stacjach, należy ogół uwiadomić za pośrednictwem dzienników.

5. Nie wolno wywieszać równocześnie ważnych w danej chwili i mających dopiero w przyszłości obowiązywać planów.

6. Każda stacja i przystanek ma w planie dane odnoszące się do niej, podkreślić czerwonym ołówkiem.

7. Wszelkie zarządzone zmiany i poprawki muszą być zawsze na czas uwidocznione.

8. Plany należy drukować na papierze koloru białego.

9. Dla umożliwienia celowego naklejania planów w miejscach do tego stale przeznaczonych, należy zależnie od rozmieszczenia poszczególnych linji na planie i od ilości pociągów, drukować arkusze tylko w następujących, ściśle pod względem wysokości określonych rozmiarach, a mianowicie 1 m. albo 0.75 m. albo 0.50 m. lub wreszcie 0.25 m. Pod względem szerokości wymiar nie jest ściśle określony i należy go dostosować do układu planu.

10. Jeżeli rozmieszczenie linji i planów pociągów wymagają układu planu na oddzielnych arkuszach, to należy arkusze numerować porządkowemi liczbami arabskiemi z dodatkiem „Arkusz . . . . ", umieszczając je w prawym rogu nagłówka. Arkusze sklejone stanowią jeden arkusz.

11. Nagłówek każdego planu stanowić winien następujący napis:

„Ważny od ....

Polskie Koleje Państwowe

Dyrekcja ....

Zarząd kolejowy nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec podróżnych za szkody wynikłe z wstrzymania ruchu którego z niżej podanych pociągów lub z utraty połączenia w stacjach węzłowych".

12. Dyrekcję oznaczać należy miejscem jej siedziby: Warszawa, Lwów, Poznań i t. d.

13. W układzie planu należy dla każdej linji stworzyć osobną działkę.

14. Nagłówek każdej działki ma zawierać numer arytmetycznego porządku i oznaczenie linji, przez podanie początkowej i końcowej stacji. Numery należy wyrażać cyframi arabskiemi.

15. Dla linji o znaczniejszym ruchu podmiejskim, można plany pociągów podmiejskich umieścić w oddzielnej działce oznaczonej numerem działki głównej z dodaniem lit. a, b, c, i t. d.

W razie potrzeby można cały ruch podmiejski drukować na osobnym arkuszu. Arkusz ten należy oznaczyć nad nagłówkiem przepisanym w punkcie 11 napisem: „Ruch podmiejski" i dać mu numer osobnego arkusza.

W razie wyłączenia ruchu podmiejskiego z działki głównej, należy w nagłówku tej działki, pod oznaczeniem linji umieścić następującą uwagę: „Ruch podmiejski, patrz działkę . . . . . . " wzgl. „Ruch podmiejski, patrz arkusz . . . . . . ".

16. W nagłówku planu każdego pociągu winny być uwidocznione jego rodzaj i numer oraz klasy wagonów, wyrażone cyframi arabskiemi.

17. Obok każdej nazwy stacji z lewej strony winna być podana odległość od stacji początkowej, wskazana taryfą.

18. Nazwy stacji i przystanku należy podawać w takiej pisowni, w jakiej one są ogłoszone w urzędowym spisie stacji.

Stacje węzłowe należy drukować tłustym drukiem.

19. Dla oznaczenia przystanku należy umieścić obok nazwy po prawej stronie w nawiasie lit. (p. o.).

20. Nazwy stacji należy uwidocznić w każdej działce tylko raz, wskazując strzałkami, umieszczonemi po obu stronach nazw stacji kierunek, w którym należy czytać obok podane czasy jazdy, a mianowicie: z lewej strony — z góry na dół, zaś z prawej strony — z dołu do góry.

21. Przy stacjach węzłowych należy podawać czasy przyjazdu i odjazdu każdego pociągu, który w danej stacji ma przepisany postój, przy stacjach początkowych i stacjach niewęzłowych, tylko czas odjazdu, a przy stacjach końcowych tylko czas przyjazdu, umieszczając obok nazwy stacji określenia: „prz." wzgl. „od".

Jeżeli pociąg dochodzi tylko do stacji pośredniej, należy ją uważać za stację końcową dla tego pociągu.

22. Godziny odnoszące się do pociągów pośpiesznych i nagłówki tych pociągów należy drukować tłustym drukiem.

23. Postój pociągu, przeznaczony tylko dla wsiadania podróżnych, oznacza się przez umieszczenie przy odnośnej godzinie z lewej strony znaku ● zaś dla wysiadania znaku ⊙.

24. Przejazd przez stację bez zatrzymania oznacza się prostopadłą linją w miejscu przepisanem dla umieszczenia godziny.

25. Bezpośrednio przy nazwie stacji z prawej strony należy dodać „B" wzgl. „b" zależnie od tego, czy na stacji jest bufet podający gorące potrawy, czy bufet z zimnemi przekąskami.

26. Dla oznaczenia wagonu sypialnego lub restauracyjnego należy używać lit. W S wzgl. W R ujęte w ramce.

Znaki te należy umieszczać poniżej godziny, podającej odjazd danego pociągu ze stacji, w której się doczepia wagon sypialny wzgl. restauracyjny, tudzież powyżej godziny podającej przyjazd do stacji, w której się kończy bieg tego wagonu.

27. Inne objaśnienia należy umieszczać w kolumnie danego pociągu wzdłuż godzin i minut wzgl. wzdłuż linji wskazującej przejazd pociągu, przez kilka stacji. W razie braku miejsca w kolumnie należy używać odnośników w nagłówku pociągu, po prawej stronie numeru (gwiazdka, krzyżyk i t. p.) umieszczając wskazane objaśnienia na dole w obrębie tej działki.

28. Plany pociągów kursujących niecodziennie lub w pewnych okresach mają być obramowane grubą linją a adnotacje, wskazujące termin kursowania pociągu należy umieszczać — o ile możności — wewnątrz obramowania.

29. Bezpośrednio po nazwie każdej stacji węzłowej należy wymienić nazwy końcowych stacji linji dochodzących i ważnych miejscowości (stacji) wzdłuż linji dochodzących lub obcych.

Przy stacjach należy w kolumnie pociągu, umożliwiającego dogodną komunikację z tą miejscowością, uwidocznić czas przyjazdu wzgl. odjazdu do tej wzgl. tej stacji oznaczając godziny pociągów pośpiesznych tłustym drukiem. Przy nazwie stacji własnego okręgu należy ponadto umieścić w nawiasie numer działki, zawierającej szczegółowy plan pociągu linji dochodzącej. Takie same dane należy umieszczać przy stacjach początkowych i końcowych, o ile zachodzi potrzeba wskazania korzystnej komunikacji z dalekiemi stacjami.

Wszystkie dane, odnoszące się do połączeń, należy oddzielić od szczegółowego planu poprzecznemi linjami, i drukować je odmiennym, drobniejszym drukiem.

Czasy przyjazdu i odjazdu pociągów kolei obcych, winny być podawane według czasu obowiązującego na tych kolejach, a wyrażonego według zegara 24-ro godzinnego.

30. Ścienny plan winien zawierać mapkę szkicową Polskiej sieci kolejowej — a w braku miejsca — przynajmniej sieci własnej i sąsiednich Dyrekcji. Sieć Dyrekcji własnego okręgu należy oznaczać grubszemi linjami, umieszczając przy nich numer działki, zawierającej plany pociągów tej linji.

31. W obramowaniu mapki należy umieścić wyjaśniającą uwagę:

„Liczby uwidocznione przy poszczególnych linjach, wskazują działkę, w której się znajdują plany pociągów tej linji”.

32. Jeżeli plany składają się z kilku arkuszy, wystarczy umieścić mapkę tylko na jednym arkuszu.

33. W końcu ściennego planu należy umieścić następujące uwagi wraz z objaśnieniami znaków:

Do wiadomości:

Godziny są podane na zasadzie zegara 24-godzinnego.

Czasy jazdy wskazane po lewej stronie nazw stacji, należy czytać z góry na dół, zaś z prawej strony — z dołu do góry.

Godziny i minuty, drukowane tłustym drukiem, odnoszą się do pociągów pośpiesznych. Dane drukowane w działkach drobniejszym drukiem, odnoszą się do dogodnych połączeń, a liczby w nawiasach przy nazwach stacji wskazują numer działki, zawierającej plany pociągów linji dochodzących.

Zarząd kolejowy nie odpowiada za ścisłość danych o połączeniach kolei obcych.

Godziny przyjazdu i odjazdu pociądów kolei obcych są wyrażone według czasu, obowiązującego na tych kolejach.

Objaśnienia znaków:

● — pociąg zatrzymuje się tylko dla wsiadania podróżnych.

⊙ — pociąg zatrzymuje się tylko dla wysiadania podróżnych.

Ograniczenia te nie odnoszą się do podróżnych, przejeżdżających z jednej linji na drugą i posiadających bilety bezpośrednie ze stacji wyjazdu do st. docelowej.

| w kolumnie godzin — pociąg się nie zatrzymuje.

B — bufet, w którym się podaje gorące potrawy.

b — bufet z zimnemi przekąskami.

WR — wagon restauracyjny.

WS — wagon sypialny.

L — pociąg pośpieszny „Lux”.

E — pociąg pośpieszny „Expres”.

P — pociąg pośpieszny.

O — pociąg osobowy.

N (obok E, P lub O) — pociąg z miejscami numerowanemi.

M — pociąg osobowo-towarowy (mieszany).

Mt — pociąg motorowy.

R — pociąg robotniczy.

p. o. — przystanek.

[ ] — pociągi, których plany są obramowane, kursują tylko w pewnych dniach lub okresach, podanych przy planach.

34. Oprócz powyższych danych, należy umieszczać w planie wykaz wagonów sypialnych i restauracyjnych, wagonów komunikacji bezpośredniej z sąsiedniemi dyrekcjami i z zagranicą — według niżej podanych wzorów, przyczem nazwy stacji wyjścia należy ułożyc w alfabetycznym porządku.

WS WAGONY SYPIALNE

między stacjami	przez	numer pociągu		plan pociągu w działce
		tam	z powrotem	
Warszawa—Lwów	Lublin—Rozwadów	7	8	3
Warszawa—Paryż	Poznań—Berlin. .	503	504	2
Warszawa—Wilno . . . . (tylko w pon. i czw.)	Lidę.	813	—	5
Wilno—Warszawa . . . . (tylko w niedz. i środy)	„	—	814	5

WR WAGONY RESTAURACYJNE

Warszawa—Kraków . . .	Ząbkowice . . .	9	10	1
Warszawa—Kraków . . .	„ . . .	23	24	1
Warszawa—Paryż	Poznań—Berlin. .	503	504	2

Uwaga:

WAGONY BEZPOŚREDNIEJ KOMUNIKACJI

między stacjami	przez	klasy	tam	i z powrotem	plan pociągu w działce
Warszawa—Sosnowiec . .	Ząbkowice	1, 2, 3	9/139	138/10	1
Warszawa—Zakopane . . (w pon. i czwartki)	Kraków	1, 2, 3	15	—	1
Zakopane—Warszawa . . (w środy i soboty)	Kraków	1, 2, 3	—	16	1

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

48.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych z dn. 11/V 1921 r. № A. 5991/3/21, w sprawie ogłaszania konkursów na posady.

Ogłoszenia o konkursach na posady techniczne, według wskazań okólnika z dnia 21/I r. b. № 809, dotyczyć winny tylko stanowisk, do których zajęcia niezbędne są wyższe studja politechniczne i należy je umieszczać w redakcji następującej:

„KONKURS

na posadę .... w Dyrekcji Kolei Państwowych w .... z uposażeniem według .... stopnia płacy pracowników kolejowych.

Warunki dla ubiegających się wykształcenie — ukończone studja politechniczne, dłuższa praktyka zawodowa w dziale .... Podania, wraz z przedstawieniem dotychczasowego zajęcia i odpisami dyplomu, metryki urodzenia i świadectw z poprzedniej służby nadsyłać należy do dnia ....".

Nadmienia się, że konkursy na posady obsadzane z zatwierdzenia Ministerstwa ogłasza bezpośrednio to ostatnie, na posady zaś pozostałe — Dyrekcje w zakresie własnej kompetencji.

Minister:
(—) *Jasiński*

49.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 23/V 1921 r. № Dz. A. 5731/2/21, w sprawie podziału miejscowości w Państwie Polskiem na klasy dla oznaczenia mnożnika dodatku drożyźnianego do płacy zasadniczej.

W sprawie powyższej zarządziła Rada Ministrów rozporządzeniem, ogłoszonem w Dzienniku ustaw № 37 z dnia 30/IV 1921, co następuje:

§ 1. Od dnia 1 kwietnia 1921 r. ustanawia się następującą tabelę podziału miejscowości w Państwie Polskiem na klasy dla oznaczenia mnożnika dodatku drożyźnianego:

I klasa.

Warszawa.

II klasa.

Anin, Biała Siedlecka, Białystok, Będzin, Bielsk, Blizne, Bródno, Chełm, Częstochowa, Dąbrowa, Dawidówka, Dęblin, Gołąbki, Gołonóg, Grójec, Granica, Grodziec, Grodzisk, Hrubieszów, Jabłonna, Janów Siedlecki, Kazimierz,

Kielce, Łapy, Łazy, Lublin, Łódź, Łuków, Lubartów, Marki, Milowice, Mińsk Mazowiecki, Młociny, Modlin, Niwka, Nowy Dwór, Olkusz, Ołtarzew, Opoczno, Ożarów, Piotrków, Płudy, Pogoń, Pruszków, Radom, Radzymin, Rembertów, Siedlce, Skarżysko, Skierniewice, Skorosze, Sochaczew, Sokółka, Sosnowiec, Strzemieszyce, Suwałki, Utrata, Wawer, Wilanów, Włochy, Ząbki, Ząbkowice, Zagórze, Zagożdż, Zamość, Zawiercie, Zegrze, Żyrardów.

Poznań.

Biała, Borysław, Brzeżany, Chrzanów, Drohobycz, Gorlice, Jarosław, Jaworzno, Kleparów, Kołomyja, Kraków, Krosno, Lipnik, Lwów, Nowy-Sącz, Oświęcim, Persenkówka, Przemyśl, Rzeszów, Siersza, Wodna, Schodnica, Stanisławów, Stryj, Szczakowa, Tarnów, Tarnopol, Trzebinia, Tustanowice, Zakopane, Zamarstynów, Zniesienie.

Bielsko, Bobrek, Cieszyn.

III klasa.

Augustów, Aleksandrów Kujawski, Aleksandrów Łęczycki, Andrzejów, Barysz, Biłgoraj, Błonie, Brzeziny, Brwinów, Bukowno, Busk, Cząstków, Chmielnik, Chęciny, Ciechanów, Ciechocinek, Dęby Wielkie, Falenica, Falenty, Gałkówek, Garwolin, Gnaszyn, Głowno, Góra, Góra Kalwarja, Góry Świętokrzyskie, Gostynin, Herby, „Irena" (osada obok Dęblina), Janów Lubelski, Jędrzejów, Jeziorna, Kalisz, Karczew, Kolno, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Końskie, Kozienice, Krasnystaw, Kutno, Lipno, Łask, Łomża, Łowicz, Maków, Małkinia, Miechów, Międzyrzec, Milanówek, Miłosna, Mława, Myszków, Nałęczów, Nieszawa, Nieporęt, Nowo Iwiczna, Ojców, Okuniew, Opatów, Ostrów, Ostrołęka, Ostrowy, Otwock, Orla, Osowiec, Ostrowiec, Pabjanice, Piaseczno, Pińczów, Płock, Płońsk, Pomiechowo, Przasnysz, Puławy, Pułtusk, Rabsztyn, Radomsk, Radzyń, Rawa, Rejowiec, Sandomierz, Sejny, Sieradz, Sierpc, Skolimów, Sławków, Słupce, Sokołów, Stara Wieś, Staszów, Stopnica, Stryków, Szczypiorno, Szydłowiec, Tłuszcz, Tomaszów Lubelski, Tomaszów Mazowiecki, Turek, Węgrów, Wierzbnik, Wiązowna, Widzew, Włocławek, Włodawa, Włoszczowa, Wołomin, Wolbrom, Wysokie Mazowieckie, Wyszków, Zaborów (koło Warszawy), Zakroczym, Zambrów, Zduńska Wola, Zelów, Zgierz, Zieleniec, Zwoleń, Żelechów.

Biedrusko, Brodnica, Bydgoszcz, Chojnice, Czarnków, Działdowo, Gdynia, Główna, Gniezno, Grudziądz, Inowrocław, Kępno, Krotoszyn, Kwidzyń, Ławica, Leszno, Lubań, Ostrów, Ostrzeszów, Puck, Rawicz, Starołęka, Starograd, Skalmierzyce, Tczew, Toruń, Wąbrzeżno, Wejherowo, Wieleń, Wolsztyn, Zbąszyn.

Andrychów, Bakończyce, Bochnia, Bohorodczany, Brody, Brzeszcze, Brzezinka, Brzuchowice, Buczacz, Bursztyn, Chabówka, Czortków, Chodorów, Dąbie pod Krakowem, Dębica, Delatyn, Derczyce, Dolina, Dunajec, Czarny, Góry, Gródek Jagieloński, Halicz, Horodenka, Hubicze, Husiatyn, Iwonicz, Janów, Jasło, Jaworów, Jeleń, Bory ad Jeleń, Kałusz, Kamionka, Strumiłowa, Kęty, Knihinin, Kobierzyn, Kosów, Krościenko, Krynica, Kulparków, Kuty, Liszki, Łańcut, Medenice, Muszyna, Nadwórna, Nowy Targ, Pilzno, Podbóż, Podhajce, Podwołoczyka, Poronin, Posada, Olchowska, Przeworsk, Rabka, Rawa Ruska, Rohatyn, Rymanów, Sambor, Sanok, Skawina, Skole, Stary Sącz, Stebnik (koło Drohobycza), Sucha, Swoszowice, Szczawnica, Śniatyn, Sokal, Trembowla, Tłumacz, Turka, Truskawiec, Tyśmienica, Wadowice, Wieliczka, Winniki, Wygnanka Zaleszczyki, Zabłocie (przedmieście Żywca), Zbaraż, Zborów, Złoczów, Żabie, Żegiestów, Żółkiew, Żywiec.

Czechowice, Dziedzice, Goleszów, Jaworze, Międzyświeć, Skoczów, Strumień, Ustroń, Wisła.

IV klasa.

Wszystkie miejscowości, liczące ponad 4000 mieszkańców według ostatnich urzędowych spisów ludności, a nadto bez względu na ilość mieszkańców, te miejscowości, w których mieszczą się władze administracyjne 1-ej instancji, oraz miejscowości, które na terenie Małopolski i b. dzielnicy pruskiej są siedzibą sądów powiatowych a na terenie b. Kongresówki były siedzibą dawnych sądów pokoju.

Pozatem Baby, Bakałarzewo, Bargłów, Bąkowiec, Bęków, Bednary, Blizin, Błaszki, Bodzechów, Bystrzyca, Brańsk, Broszków, Chmielów, Chorzele, Czarna Wieś (stacja kolejowa), Czerniewice (stacja kolejowa), Czyżewo, Dąbrowa Grodzieńska, Filipów, Drohiczyn (nad Bugiem), Dziewule, Garbatka, Gołąb, Goniądz, Gródek Białostocki, Jarosław, Jedlnica, Józefów, Kamińsk, Knyszyn, Koniecpol, Konstantynów Podlaski, Korczew, Kornica, Kraśnik, Kranosielc, Kunow, Kuźnica, Krzywda, Leopoldów, Łapiguz, Łaskarzew, Łochów, Łomazy, Łysów, Michalin, Miedzeszyn, Mielnik, Mordy, Motycz, Mszczonów, Nadbrzezie, Nasielsk, Nieborów, Niekłań, Nowogród, Odoljon, Olsztyn, Opatówek, Parczew, Piaski, Pilawa, Piszczac, Piątnica, Płyćwia, Pniewo, Potok Złoty, Raczki, Radość, Radziwiłłów, Rajgród, Rogów, Rokiciny, Roszki, Rożan, Ruda Tulubska, Rudniki, Sarnaki, Sędziszów, Słotwiny, Słowiki Nowe, Śniadowo, Sobolew, Sobienie Jeziory, Solec, Siemiatycze, Stawiski, Stawiszyn, Sterdyń, Suchedniów, Suchowola, Świder, Świdnik, Szepietowo, Tarczyn, Telaki, Teresin, Terespol, Trawniki, Suszyn, Ujazd, Uściług, Waganiec, Wąwolnica, Winiary, Wizna, Wiżajny, Wohyń, Zagnańsk, Zajezierze, Zaklików, Zawada, Zwierzyniec, Lubelski, Żarki, Życzyn, Żylin.

Frodon, Odolanów, Skarzewo, Strzałkowo, Tuchola.

Balin, Bełżec, Bierzanów, Bogdanówka, Bolechowicze, Bolęcin, Borki, Wielkie, Byczyna, Brzezinka, Chełmek, Chocznia, Chyrów, Ciężkowice (koło Szczakowej), Cisna, Czyżyny, Czernichów, Dobrowlany, Dora (obok Jaremcza), Hrebenów, Inwalid, Jabłonka Niżna, Jawiszowice, Jamna (obok Jaremcza), Jaremcze, Jasienica, Jedlicze, Jezierna, Krasne, Lesienice, Libiąż, Lubień, Ławoczne, Łodygowice, Łupków, Łupków Nowy, Medyka, Mikuliczyn, Olszanica, Podleśniów, Posada Chyrowska, Rajcza, Roczyny, Rożanka, Rychcice, Sianki, Sichów, Sławsko, Słocina, Sobniów, Sokoliki, Sporysz, Stojanów, Stróże, Sułkowice, Synowódzko Wyżne, Synowódzko Niżne, Świątniki, Szkło, Tartarów, Targanice, Trzciana, Tuchla, Węgierska Górka, Wola Rzędzińska, Worochta, Zabierzów, Zagórnik, Zagórz, Zagórzany, Zełenianka, Zwierzyce, Żurawica.

Aleksandrowice, Bielsk Stary, Brenna, Bystra, Chybi, Dzięgielów, Istebna, Jaworzynka, Kaczyce, Kamienica, Koniaków, Leszna Górna, Marklowice Górne, Międzyrzecze, Mnisztwo, Pastwiska, Pogwizdów, Puńców, Wapiennica, Wilamowice, Zebrzydowice.

V klasa.

Wszystkie pozostałe miejscowości.

§ 2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 13 poz. 76), w sprawie podziału miejscowości, dla oznaczenia mnożnika dodatku drożyźnianego, na ziemiach przyłączonych do Rzeczypospolitej na zasadzie umowy o preliminarjach pokoju i rozejmie w Rydze, pozostaje bez zmiany.

Minister:
(—) Jasiński

50.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu i Gdańsku, z dn. 30/IV 1921 r. № Dz. A. 5264/7/21 w sprawie premji kilometrowych dla drużyn parowozowych i konduktorskich.

Dotychczasowe premje kilometrowe dla drużyn parowozowych i konduktorskich b. Dzielnicy Pruskiej, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Min. Kol. Żel. z dnia 10 lutego 1921 r. № 5 podwyższa się z ważnością **od 1 stycznia 1921 r. w następujący sposób:**

	Rodzaj służby	Jednostka miary	Dla drużyn parowozowych				Dla drużyn konduktorskich (pociągowych)				
			kierownik parowozu		palacz		kierownik pociągu (elektrowozu)		konduktorzy		
			Mk.	fen.	Mk.	fen.	Mk.	fen.	Mk.	fen.	
a	jazdy luźne	za 1 km.	—	12	—	9	—	10	—	8	
b	pociągi pośpieszne i osobowe	„	—	15	—	13	—	14	—	10	
										13	przy elektrowozach
c	pociągi towarowe bezpośrednie dalekiego biegu i wojskowe . .	„	—	20	—	15	—	18	—	12	
d	pociągi towarowe lokalne i zbiorcze . .	„	—	30	—	25	—	27	—	20	
e	pociągi przetokowe, gospodarcze i próbne	za 1 godzinę	2	20	1	80	2	—	1	60	
f	przetaczanie na stacji macierzystej i poza obrębem tej stacji .	„	1	60	1	40	1	50	1	40	
g	rezerwa, pogotowie, niezawinione opóźnienie, jazdy w charakterze pasażerów	„	—	80	—	60	—	70	—	60	
h	nocleg z łóżkiem *) .		8	—	8	—	8	—	8	—	
i	nocleg bez łóżka *) .		12	—	12	—	12	—	12	—	

Na czas pobierania dodatku drożyźnianego, przewidzianego w ustawie z dnia 13/VII 1920 r. o uposażeniu pracowników kolejowych, pobierać będą drużyny parowozowe i konduktorskie uzupełnienie powyższych premji.

*) Jeżeli pobyt poza stacją macierzystą trwa dłużej niż 12 godzin i przypada na czas między godziną 22 jednego dnia a 5 drugiego dnia.

Uzupełnienie to wynosi za czas od 1 stycznia 1921 r. do końca lutego 1921 r. w razie zatrudnienia tych drużyn na ziemiach b. zaboru austr. i rosyjskiego 320%, a na ziemiach b. zaboru pruskiego 280%, zaś od 1 marca 1921 r. — 420% względnie 367.5% przypadających stawek premji.

W przyszłości będzie się zwiększać i zmniejszać to uzupełnienie — analogiczne do ewentualnej zmiany uzupełnienia do djet dla pracowników kolejowych.

Przy obliczaniu należytości wymienionych w punkcie e), f), g) czas pracy poniżej 15 minut nie bierze się w rachubę, zaś czas ponad 15 minut zaokrągla się do pół godziny, a ponad 45 minut do jednej godziny.

Za służbę w godzinach nadliczbowych ponad przepisaną ustawą z dnia 18/XII 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu normę (Dz. Ust. R. P. № 2 z dnia 9/I 1920 r.) otrzymują drużyny wynagrodzenie według zasad stosowanych dotychczas w tamt. okręgu.

Drużyny delegowane poza okręg siedziby służbowej, otrzymują oprócz przypadających premji normalne djety zmniejszone o 25% za cały czas pobytu na innej stacji, licząc od chwili wyjazdu aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, o ile delegacja trwała dłużej niż 3 dni.

Przy delegacjach poniżej 3 dni djet tych nie można zaliczać.

Inne postanowienia zawarte w odnośnem rozporządzeniu Dyrekcji Kolei Poznańskiej № 110, ogłoszonem w Orędowniku Urzędowym z dnia 9/III 1920 r. № 11, względnie rozp. M. K. Ż. z dnia 9/I 1921 r. L. 55195/20 (Dz. Urzęd. M. K. Ż. № 5) co do obliczania premji dla tych drużyn pozostają w mocy aż do odwołania.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

51.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych z dn. 24/V 1921 r. L. IV 8506/17 w sprawie zmiany w planach pociągów.

Plany jazdy pociągów służących wyłącznie do przewozu osób na wszystkich linjach P. K. P. w szczególności wprowadzenie lub wstrzymanie pociągów pośpiesznych i osobowych, zmiany w ich planie, wprowadzenie lub zniesienie postojów przy pociągach pośpiesznych, kursy wagonów bezpośredniej komunikacji z sąsiedniemi Dyrekcjami i z zagranicą, kursy wagonów restauracyjnych i sypialnych wogóle — podlegają zatwierdzeniu M. K. Ż.

Nie podlegają natomiast zatwierdzeniu M. K. Z. plany pociągów niekursujących poza obręb jednej i tej samej Dyrekcji i niemających połączeń z sąsiedniemi Dyrekcjami, jakoteż pociągów podmiejskich.

Plany jazdy pociągów, zatwierdzone na pewien okres nie ulegają w tym okresie zmianie.

O ileby okazała się niezbędna konieczność wprowadzenia w ciągu tego okresu nowych pociągów wzgl. pewnych zmian w planie kursujących pociągów, które podlegają zatwierdzeniu M. K. Ż. należy wyczerpująco uzasadniony z zainteresowanemi Dyrekcjami uzgodniony wniosek przedłożyć M. K. Ż. najpóźniej cztery tygodnie przed zamierzonym terminem wprowadzenia tych pociągów wzgl. zmian. Zmiany odnoszące się do pociągów służących także do przewozu poczty, należy uzgodnić uprzednio z interesowaną Dyrekcją pocztową.

Niezbędnie konieczne zmiany planów pociągów, niepodlegających zatwierdzeniu M. K. Ż., przeprowadzają Dyrekcje we własnym zakresie, uwiadamiają o nich M. K. Ż. przed ich wprowadzeniem.

Zmiany w planach pociągów winny być z reguły wprowadzane tylko z ważnością od 1 lub 15-go dnia w miesiącu o ile M. K. Ż. w poszczególnych wypadkach inaczej nie ustanowi i muszą być najpóźniej 14 dni przedtem ogłoszone w dziennikach tudzież za pomocą wywieszek na stacjach.

Przy zmianach planów jazdy pociągów podmiejskich, może być termin wprowadzenia zmiany ustalony zależnie od potrzeb miejscowych.

Wszelkie zarządzenia, odnoszące się do wprowadzenia nowych pociągów lub zmian w planach pociągów kursujących, mogą być wydawane tylko w drodze pisemnej, ogłaszanie w drodze telegraficznej jest dopuszczalne tylko wyjątkowo przy zmianach, spowodowanych wypadkami.

Minister:
(—) *Jasiński*

ZAWIADOMIENIA.

Mianowania:

Inż. Reiner Karol—kierownikiem tokarni w warsztatach w Nowym Sączu w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie z uposażeniem 5 stopnia płacy od 1 czerwca 1921 r.

L. A. 4432/3/21.

Kuhn Teofil, radca kolei państwowych—wicedyrektorem Wydziału administacyjnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

L. Dz. A. 5299/3/21.

Englot Jan, rewident kolei państwowych—kierownikiem działu do spraw ogólno-osobowych w Wydziale I-szym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Otto Antoni, rewident kolei państwowych—kierownikiem działu do szczegółowych spraw osobowych i ewidencji w Wydziale I-szym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Gryczuk Józef, rewident kolei państwowych—kierownikiem działu do spraw sanitarnych i dobroczynnych w Wydziale I szym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

L. A, 5303/21.

Firewicz Władysław, rewizor Wydziału dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie—naczelnikiem działu kontroli dochodów kolei dojazdowych w Wydziale dochodów tejże Dyrekcji.

Maszki Kazimierz z Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie—naczelnikiem działu 1 go (ogólnego) w Wydziale dochodów tejże Dyrekcji.

L. 3454/3/21.

Inż. Smoliński Antoni—naczelnikiem Sekcji utrzymania kolei w Stryju w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

L. Dz. A. 4746/3/21.

Kaniewski Teodor, radca prawny Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie—Dyrektorem Wydziału prawnego i wywłaszczeń tejże Dyrekcji.

Plocer Stanisław, zastępca radcy prawnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie—wicedyrektorem Wydziału prawnego i wywłaszczeń tejże Dyrekcji.

Czaplicki Bolesław, naczelnik Wydziału do spraw gruntowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, ad personam wicedyrektorem Wydziału prawnego i wywłaszczeń tejże Dyrekcji.

№ 1577/3/21.

Zwolnienia:

Bier Szymon, inspektor kolei państwowych, ze stanowiska kierownika działu służby stacyjnej w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — ze względu na stan zdrowia.

Hütter Kalman, starszy inspektor kolei państwowych, ze stanowiska naczelnika Urzędu ruchu w Drohobyczu w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — ze względu na stan zdrowia.

L. A. 4913/3/21.

Unieważnienia.

Legitymacje urzędowe, wydane przez Dyrekcję Pocztowej Kasy Oszczędności w Warszawie poniżej wymienionym urzędnikom tejże Dyrekcji: Ziembińskiemu Sylwestrowi (leg. № 16 z 10/I 1921 r.) i Korzeniowskiej Marji (leg. № 172 z 5/III 1921 r.), uprawniające do 50% ulgi w opłatach za przejazd kolejami państwowemi, jako zaginione, niniejszem unieważnia się.

№ 1296/III/21.

KONKURSY.

na posadę wicedyrektora Wydziału dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, dokładna znajomość rachunkowości stacyjnej i dłuższa praktyka w Wydziale dochodów.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

№ 5389/3/21.

na posadę kierownika działu służby stacyjnej w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja średnie, 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa praktyka w służbie Wydziału ruchu.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

L. A. 4913/3/21.

na posadę naczelnika (zawiadowcy) Urzędu ruchu w Drohobyczu w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja średnie, 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu i handlowej.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

L. A. 4913/3/21.

na posadę naczelnika Sekcji utrzymania kolei w Mszanie dolnej w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne 4 lub 5 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej służbie drogowej.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

L. A. 4048/3/21.

na posadę zastępcy naczelnika warsztatów głównych w Nowym Sączu w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn), 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

L. A. 6233/3/21.

na posadę kierownika warsztatowego w parowozowni w Woli Duchackiej w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie z uposażeniem według 5 stopnia płac pracowników kolejowych.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa praktyka w technicznej służbie parowozowej i warsztatowej.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

na posadę kierownika warsztatowego w parowozowni w Rzeszowie w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie z uposażeniem według 5 stopnia płac pracowników kolejowych.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa praktyka w technicznej służbie parowozowej i warsztatowej.

Termin składania podań do 10 lipca 1921 r.

L. A. 3198/3/21.

Tłoczono w Drukarni Państwowej 13963